

1978 மார்ச் 20]

போக்குவரத்து அதிகாரி, வட்டாரப் போக்குவரத்துக் கூடுதல் அதிகாரி, மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் ஆகியோர் அவரது கட்டுப் பாட்டின்கீழ் செயல்பட்டு வருகின்றனர்.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும்.
போக்குவரத்து வசதிகளும்.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டு புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

	பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.
	(1)	(2)	(3)	(4)
31-12-1976	4,724	4,918	18,523	2,782
31-12-1977	4,549	4,988	19,832	2,881
	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	ஏனைய போக்குவரத்து வண்டிகள்.	மொத்தப் போக்குவரத்து வண்டிகள்.	
	(5)	(6)	(7)	
	12,795	11,804	55,546	
	13,252	13,242	58,744	

பயணிகள் போக்குவரத்து வண்டிகளை நாட்டுடமை ஆக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, அரசுத் துறையில் இயங்கிவரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகியும், தனியார் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை குறைந்தும் வருகிறது. வளர்ந்து வரும் வர்த்தக, வணிகத் தேவைகளை ஈடு செய்ய அரசுப் போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கும், தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கும், கட்டுப்பாடு ஏதுமின்றி, மாநில அளவில் அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. 1977 ஆம் ஆண்டில் மேலும், 1,408 சரக்கு போக்குவரத்து வண்டிகள் இயங்கத் தொடங்கின. இந்தியா முழுவதும் சரக்குகள் மாநிலம் விட்டு மாநிலம் செல்வதை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு வாடகை வண்டிகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. தமிழ் நாட்டில் வழங்கப்படுவதற்கென மத்திய அரசு ஒதுக்கியுள்ள 400 அனுமதிகளில், மாநில அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம்

[1978 மார்ச் 20]

ஏற்கெனவே 390 அனுமதிகள் வழங்கியுள்ளது. தேசிய அனுமதி பெற்ற ஆறு வண்டிகளை ஒட்ட அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன.

சுற்றுலாவை அபிவிருத்தி செய்ய இந்தியா முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. விவரம் வருமாறு :—

வகை.	ஒதுக்கீட் டளவு.	வழங்கப் பட்ட அனுமதிகள்.
(1)	(2)	(3)
சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ..	100	99
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்பட்டு).	10	10
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்).	15	15
சரக்கு போக்குவரத்து வண்டிகள் (தேசிய அனுமதி).	400	389+1 (த.அ.).

35 பயணிகளுக்கு மேற்படாத இடவசதி கொண்ட அனைத்து இந்தியச் சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் விட கூடுதலாக 25 அனுமதிகள் இந்திய அரசு ஒதுக்கியுள்ளது. இந்த அனுமதிகளை ஒதுக்கீடு செய்ய மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரமன்றம் நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

மாநிலங்கள் இடையே போக்குவரத்து.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள் போக்குவரத்தும் சரக்குகள் போக்குவரத்தும் தாராளமாக நடைபெற இயலும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரஸ்பர உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்கள் அளவில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்குவது மாநில அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகும். ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ளும் மாநில அரசுகளின் அரசிதழில் செயற் குறிப்புகள் வெளியிடப்பட்டு, அவ்வாறு வெளியிடப்பட்ட நாளிலிருந்து 30 நாட்களுக்குக் குறையாத கால அளவில் இச்செயற் குறிப்புகள் 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3)-A பிரிவின் கீழ் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்று

1978 மார்ச் 20]

அறிவிக்கப்படுகிறது. அவ்வாறு செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3-B) பிரிவின்கீழ் வெளியிடப்பட வேண்டும். மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அல்லது வட்டார போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அந்த ஒப்பந்தங்களுக்குச் செயல்வடிவம் கொடுக்கவேண்டும். தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கருநாடகம் ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே இத்தகைய ஒப்பந்தங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப் பெற்றிருக்கின்றன. அந்தந்த மாநிலங்களில் வண்டிகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம தொலைவுதான் இந்த ஒப்பந்தங்களில் உள்ள அடிப்படையாகும். 63 (3-B) பிரிவின் கீழ் புதுச்சேரி யூனியன் பிரதேசத்துடன் ஒப்பந்தம் செய்துக் கொள்வது பற்றி பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. தற்போது முறைசாரா ஒப்பந்தம் கொண்டு தமிழ்நாட்டிற்கும், புதுச்சேரிக்கும் இடையே செய்து கொள்ளப் பெற்றிருக்கிறது. இதன்படி, அனுமதிகள் இவ்விரண்டு மாநிலங்களுக்குமிடையே 4:1 என்ற விகிதத்தில் பங்கிடப் பெறுகின்றன.

சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கெனவே செய்துக் கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் இன்னும் தொடர்ந்து செயலில் இருக்கின்றன.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு, கருநாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம், யூனியன் பிரதேசங்களாகிய புதுச்சேரி, கோவா ஆகியவை அடங்கிய தென்மண்டலத்தில் 500 சரக்கு வண்டிகள் ஒடுவதற்கு ஏற்பாடு உள்ளது.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கல்.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகைகளில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயல்திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன :—

(அ) 75 மைல்களுக்குக் குறையாத வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(ஆ) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்தபோதிலும், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

[1978 மார்ச் 20]

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக்கொள்கை, 1967 ஆம் ஆண்டிலேயே உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றதால் மேற் சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்க இயலாமல் போயிற்று. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித்தடங்களில் தற்போது தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன, நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு, 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டன. ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் திங்களில் அரசு அறிவித்தது. இக்கொள்கைக்குச் செயல்வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973-ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்தல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. தலைமை உயர் நீதி மன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது அதன்மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. தலைமை உயர்நீதி மன்றம் அது குறித்து முடிவெடுக்கும் வரையில், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வகுக்கப்பட்டுள்ள இயல்பான சட்டவிதித் துறையின் கீழ் இக்கொள்கை குறித்து தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீக்கப்படுவதற்கான, நடைமுறை இதுவாக இருக்கையில், புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும் ஏற்கனவே உள்ள போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்குமான பொறுப்பு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடலாம்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

பல்வேறு போக்குவரத்துத் துறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு நிலவுவதை உறுதி செய்வதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் ஒன்று உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராவார். மேற்

1978 மார்ச் 20]

சொன்ன மன்றத்தின்கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் பின்வருமாறு :—

நிலைக் குழுக்கள்.

அமைப்பாளர்.

(1)

(2)

- 1 சாலை, இரயில், விமானம் போக்குவரத்துத் துறைச்
உள்தாட்டு நீர்வழிப் செயலாளர்.
போக்குவரத்து, கரை
யோரக் கப்பல் போக்கு
வரத்து ஆகியவற்றை
மேம்படுத்தலும், பேணு
தலும்.
- 2 போக்குவரத்துப் பொறி உள்துறைச் செயலாளர்.
யியல், போக்குவரத்து
விதிகளைச் செயற்படுத்
தல், போக்குவரத்து
விதிகளைப் பின்பற்றும்
படி பொதுமக்களிடம்
பிரச்சாரம் செய்தல்.
- 3 போக்குவரத்து வண்டி தொழில் துறைச் செயலாளர்.
கள், துணைக் கருவிகள்
எரி பொருள் ஆகிய
வற்றைத் தயாரித்து
வழங்குதல்.

போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறை களுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்த போக்குவரத்து துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது.

காவல் துறை ஆணையாளர் தலைவராகவும், காவல் துறை துணை ஆணையாளர் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) அவரது செயலாள ராகவும், அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகரச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு ஒன்று உள்ளது.

மாவட்டங்களில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைவராகவும், காவல் துறை சூப்பிரண்டு செயலாளராகவும் ஒவ்வொரு மாவட் டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

[1978 மார்ச் 29]

கட்டணங்கள்.

பெட்ரோல் ஏனைய பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலைகள் உயர்ந்ததன் காரணமாக, ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் கட்டண வீதங்கள் முறையே 1974 ஆம் ஆண்டிலும், 1976 ஆம் ஆண்டிலும் கடைசியாகத் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. தற்போது நடைமுறையில் உள்ள திருத்தக் கட்டண வீதங்கள் பின் வருமாறு :—

விவரங்கள்.

கட்டண வீதங்கள்.

(1)

(2)

பயணிப் பேருந்துகள்.

1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள். சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு (மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 8 காசு) உயர் வகுப்பு இடவசதி செய்து கொடுக்கப் பட்டிருப்பின் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதலாக 1 காசு
2. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள். சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு (மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 7 காசு.)
3. பெருநகர, நகரப் பயணிப் பேருந்துகள். முதல் கட்டண நிலைக்கு 20 காசு ; அதற்கு அடுத்த ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 5 காசு.
(மாநகரின் எல்லைப் பகுதியிலிலிருந்து தொடங்கி முதன்மை வழித்தடம் ஒன்றை இணைப்புக்கும் இணைப்பு வழித்தடங்கள் வகையில் முதல் கட்டண நிலைக்கு 15 காசு.)
4. சந்தைகள், திருவிழாக்கள். போன்ற சிறப்பு நிகழ்ச்சி காலங்களில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள். ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு.

1978 மார்ச் 2]

விவரங்கள்.

கட்டண வீதங்கள்.

(1)

(2)

ஒப்பந்த ஊர்திகள்.

1. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் .. ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 40 காசு ; குறைந்த அளவு கட்டணம் 80 காசு (காத்திருப்பதற்கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 5 மணித் துளிகளுக்கும் 5 காசு).

வாடகைக் கார்கள் .. ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 90 காசு ; குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ரூ. 1.70 காசு (காத்திருப்பதற்கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 5 மணித் துளிகளுக்கும் 10 காசு).

சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள். சமவெளியில் மலைச்சாலைகளில் கட்டணம். கட்டணம்.

14 குதிரைத் திறனுக்கு அதிகமாகவும் 22 குதிரைத் திறனுக்குக் குறைவாகவுமுள்ள நடுத்தர வகைக் கார்கள். ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 90 காசு. ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.

22 குதிரைத் திறனுக்குக் குறையாத பெரிய கார்கள். ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1. ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.20.

கார்களில் சேர்வளிச் சாதனமிருப்பின் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதல் கட்டணம் 15 காசு ஆகும்.

[1978 மார்ச் 20]

வரி விதிப்பு.

தமிழ் நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகளின் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதற்கிணங்க, தமிழ் நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டமும், தமிழ் நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகளின் மீது வரி விதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாக, 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வரும் வகையில் 1974 ஆம் ஆண்டு ஒருங்கிணைந்த புதிய வரிவிதிப்புச் (சட்டம் 13/1974) சட்டம் நிறைவேற்றப் பட்டது. இச்சட்டம், தமிழ் நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்தம்) சட்டத்தால் திருத்தி அமைக்கப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டம் 1—10—1974 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. இத்திருத்தச் சட்டம், பயணிப் பேருந்துகளின் மீது மேல்வரி விதிக்கும் பொருட்டு தமிழ் நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்தம்) சட்டத்தினால் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் 3/1976) மேலும் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. இவ்வாறு திருத்தப்பட்ட சட்டம் 1—4—1976 ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வந்தது.

புதிய வரிவிதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் பின் வருமாறு :—

(i) தமிழ் நாடு மாநிலத்தில் வைத்து வரப்படும் அல்லது பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் தொடர்பாக வரி செலுத்துவதற்கு வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப்படுவதன் மேல், வரி திருப்பிக் கொடுக்கப்படும்.

(iii) வண்டிகள் சாலைகளில் ஓடப் பயன்படுத்தப்படவில்லை என்பதை மெய்ப்பிக்கும் பொறுப்பு வண்டியின் உரிமையாளரைச் சாரும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் பயணிகளுக்காகவும் சரக்குகளுக்காகவும் தனியாக வரி விதிக்கப் பட மாட்டாது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு பேருந்து நாள்தோறும் ஓடுகிற தொலைவு எதுவாக இருந்த போதிலும், அதில் பயணம் செய்ய இயலும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட விறங்களில்

1978 மார்ச் 20]

வரி விதிக்கப்படும். வரி வீதங்களைப் பொறுத்த வரையில் நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள், இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்யும் பயணிகள் என்ற வேறுபாடு காட்டப்படமாட்டாது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், சரக்குகள் ஏற்றப்பட்ட நிலையில் உள்ள அதன் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் மீது விதிக்கப்பட்டுள்ள வரி வீதங்கள் பின்வருமாறு :—

பயணிப் பேருந்துகள் (சாதாரணமானவை) பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 180.

விரைவுப் பேருந்துகள் பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 200.

சென்னை பெருநகர்ப் பகுதி பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டில் ஒடும் பயணிப் பேருந்துக்கு ரூ. 50.

மதுரை நகர்ப் பகுதி, பிற நகரப் பகுதிகளில் ஒடும் பயணிப் பேருந்துகள் பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 90.

ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னி பஸ்) பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 200.

சுற்றுலாப் பயணி வண்டிகள் பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 100.

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, விரைவு பேருந்துகளுக்குப் பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு விதிக்கப்படும் மோட்டார் வண்டி வரியுடன் மேல்வரிக் கட்டணமாக ரூ. 40-ம், பெருநகர், மாநகர், நகரப் பேருந்துகள் நீங்கலாக சாதாரண பயணிப் பேருந்துகளுக்கு பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு மேல்வரிக் கட்டணமாக ரூ. 35-ம் விதிக்கப்படுகின்றது.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் சூழ்நிலைக்கேற்ப ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மகாராஷ்டிரம், கருநாடகம், தமிழ்நாடு (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்த வரை வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 700 ரூபாயும், கோவா, புதுச்சேரி மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 150 ரூபாயும் 1—1—1977-லிருந்து இணக்க வரியாகச் செலுத்தப்பட வேண்டும். பேருந்து உரிமாளர் எவரேனும் கூட்டு அனுமதி வரியை வரையாறுக்கப் பட்டுள்ள காலத்திற்குள் செலுத்தாவிட்டால், ஆந்திர மாநிலம்,

[1978 மார்ச் 20]

கேரளம், மகாராஷ்டிரம், கர்நாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை, அவர் மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு அபராதம் ரூ. 25 செலுத்த வேண்டும். புதுச்சேரி, கோவா மாநிலங்களைக் பொறுத்தவரை மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 2 அபராதம் செலுத்த வேண்டும்.

நாடு முழுவதும் சரக்கு வண்டிகள் சென்று வர அனுமதி வழங்குவது குறித்து இந்திய அரசு வகுத்துள்ள திட்டத்தின் கீழ், சரக்கு வண்டி உரிமையாளர் ஒருவர் அவரது மாநிலத்திற்குள் செலுத்த வேண்டிய வரியைச் செலுத்துவதோடு, அந்த வண்டி எந்தெந்த மாநிலத்திற்குள் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளதோ அந்த மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஆண்டொன்றுக்கு கூட்டு அனுமதிக் கட்டணம் ரூ. 700 செலுத்த வேண்டும். புது டில்லி தவிர ஏனைய யூனியன் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளைப் பொறுத்த வரையில் ஆண்டொன்றுக்கு செலுத்தத் தக்க கட்டணம் ரூ. 150 ஆகும். 400 பேருக்கு தேசிய அனுமதி வழங்கப்பட்டதில் 31—12—1977 வரை 390 பேர் வண்டி ஓட்ட தேசிய அனுமதி பெற்றுள்ளனர்.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் வருவாய்க் குறித்த வரவு விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

இனம்.	1976-77 கணக்கு.	1977-78 திருத்த மதிப்பீடு.	1977-78 ஆம் ஆண்டுக் கான கணக்கு (ஆறு திங்கட்கு குரியது).
(1)	(2)	(3)	(4)
1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார். வண்டிகள் சட்டம்.	1,91,19,000	1,59,85,000	91,18,000
தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.	46,65,82,000	48,94,22,000	23,99,24,000
ஏனைய வருவாய். -	1,93,000	2,30,000	93,000
மொத்தம் ..	48,58,94,000	50,56,37,000	24,91,35,000

1978 மார்ச் 20]

செயல்படுத்தல்.

போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாளர்கள் வரி ஏய்ப்பைக் கண்டுபிடிப்பதுடன் பயணிப்பேருந்துகளில் உரிய எண்ணிக்கைக்கு மேல் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுதல், ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பயணிப்பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்தல், கள்ளத்தனமாக டாக்சிகள் ஓட்டுதல் போன்ற ஏனைய குற்றங்களைக் கண்டுபிடிப்பதில் தொடர்ந்து பயனுள்ள பணியைச் செய்து வருகின்றனர். 1977 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31 ஆம் நாள் முதல் 1977 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள் வரையிலான கால அளவில் 16,588 போக்குவரத்து வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டு பெரிய அளவில் முறைகேடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இம் முறைகேடுகள் குறித்து வண்டிகள் சோதனையிட்டு மறித்து வைத்ததன் வாயிலாக அபராதம் விதித்து வசூலித்த தொகை, 2,955 ரூபாயாகும். ரோந்து படையினர் கண்டுபிடித்த குற்றங்கள் குறித்து இணக்கக் கட்டணம் விதித்ததன் வாயிலாகக் கிடைத்த தொகை 30,650 ரூபாயாகும்.



[1978 மார்ச் 20]

காவல் துறையின் பங்கு.

போக்குவரத்துத் துறையைத் தவிர, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. போக்குவரத்துத் துறைப் பணியா யாளர்கள் உரிமம் வழங்கும் அலுவல்களைக் கவனிக்கையில் சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றை நிர்வகிப்பதும் காவல் துறை பொறுப்பாகும்.

மோட்டார் வண்டி விபத்துகளின் எண்ணிக்கை 1976-ல் 13,370 ஆக இருக்க, 1977-ல் 13,571 ஆக இருந்தது. இவற்றில் 1976-ல் 1,502 விபத்துகள் மரண விபத்துகளாகும்; 1977-ல் 1,921 விபத்துகள் மரண விபத்துகளாகும். எஞ்சியுள்ள 11,650 விபத்துகள் 1977-ல் நிகழ்ந்த மரண விபத்தல்லாத சாதாரண விபத்துகளாகும். 1976-ல் 11,868 மரண விபத்தல்லாத சாதாரண விபத்துக்கள் நிகழ்ந்தன. இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 1976-ல் மொத்தத்தில் 1,706 பேர் மரணமடைந்தனர்; 8,883 பேர் காயமுற்றனர். 1977-ல் இந்த விபத்துகள் காரணமாக மொத்தத்தில் 2,153 பேர் மரணமடைந்தனர்; 10,235 பேர் காயமுற்றனர். 1976 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 1977-ல் இந்த விபத்துகளின் எண்ணிக்கை சிறிது உயர்ந்துள்ளதைக் காணலாம். இப்பிரச்சினையின் முக்கியத்துவத்தையும் அதனால் பொதுமக்களுக்கு ஏற்படும் பாதிப்பையும் தமிழ்நாடு காவல் துறை நன்கு உணர்ந்து, இவ்விபத்துகளைக் குறைக்கும் பொருட்டு, பல்வேறு போக்குவரத்து விதிகளையும் விதி முறைகளையும் செவ்விய முறையில் செயல்படுத்த, முயற்சிகள் அனைத்தையும் மேற்கொண்டு வருகிறது. இது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்படுகிற பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மூன்று தலைப்புகளின் கீழ் தொகுக்கலாம். அவையாவன:—(1) போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்துதல்; (2) போக்குவரத்து விதி முறைகள் குறித்து அறிவிப்படுத்தல்; (3) போக்குவரத்துப் பொறியியல். 1974 ஆம் ஆண்டிலிருந்து போக்குவரத்துத் தகவல் கட்டுப்பாட்டு நிலையம் ஒன்று சென்னை மாநகரில் இயங்கத் தொடங்கியது. இது, அல்லும் பகலும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகள் அனைவருடனும் இதன் வாயிலாக வான் தந்தி மூலம் தொடர்பு வைத்துக் கொள்ளப்படுகிறது. மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்கள் மிகை வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறுவதைக் கண்டு பிடிப்பதற்காக அதற்குரிய திடீர்ச் சோதனைகள் முறையாக நடத்தப்பட்டன. 1977 ஆம் ஆண்டில், 8,702 பேர் மிகை வேகத்தில் வண்டிகளை ஓட்டியதாகக் கண்டு பிடிக்கப்பட்டது. உரிய அளவுக்கு மேல் சரக்கு ஏற்றியதற்காக 1976-ல் 810 வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்க,

1978 மார்ச் 20]

நடப்பாண்டில் 915 வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டன. படிக்கட்டில் நின்று பயணம் செய்வோரைப் பிடித்து அவர்களுக்கு அபராதம் விதிக்கும் நடவடிக்கையைத் தொடர்ந்து மேற்கொண்டு வந்ததன் பயனாக, படிக்கட்டில் நின்று பயணம் செய்வதால் ஏற்படும் விபத்துகள் குறைந்தன. படிக்கட்டில் நின்று பயணம் செய்ததற்காக 1976-77-ல் 9,651 வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்க, 1977-ல் 5,041 வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டன. 1976 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்களுக்கு முன்னால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்கள் செய்த குற்றங்களுக்காக அவர்கள் மீது துறை நடவடிக்கை எடுக்க, அக் குற்றங்கள் அக்கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குநருக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டன. குற்றவியல் நீதி மன்றத்தில் அவர்கள் மீது வழக்கு ஏதும் தொடரப்படவில்லை. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்களும் மற்ற ஓட்டுநர்களைப் போலவே கருதப்படுவதோடு, மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டம், அதன்கீழ் செய்யப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை மீறியதற்காக நீதி மன்றத்தில் அவர்கள் மீது வழக்குத் தொடரப்படுகிறது. சென்னை மாநகரில், சாலை விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட ஏனைய நடவடிக்கைகளின் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

(i) போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த நேரங்களில் நடந்து செல்வோர் கடக்குமிடங்களில் தேவையான காவலர் அமர்த்தப்படுகின்றனர்.

(ii) சாலை விதிகளைப் புறக்கணித்து மனம்போன போக்கில் நடந்து செல்வோர் மீதும் சைக்கிள்காரர்களுக்கும், மோட்டார் வண்டி ஓட்டுவோருக்குமிடையே தகராறு ஏற்படும்போது சாலை விதிகளை மீறும் சைக்கிள்காரர்கள் மீதும் வழக்குகள் பதிவு செய்யப்படுகின்றன.

(iii) சாலை விதிகளை மக்களுக்கு எடுத்துக் கூறும் வகையில் பிரச்சார வண்டிகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(iv) குழந்தைகள் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்காவில் போக்குவரத்து அடையாளக் குறிகள், சாலையைப் பயன்படுத்தும் முறை ஆகியவை குறித்து பள்ளிக் குழந்தைகளுக்கு முறையாகப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. ஊர்க்காவல் படையினருக்கும் தொண்டு புரிய விழையும் கல்லூரி மாணவர்கட்கும் சாலைப் போக்குவரத்து முறைப்படுத்தும் பணியில் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு, அவர்களும் அப்பணியில் பயன்படுத்தப்படுகின்றனர்.

(v) தேவையான இடங்களிலும் மேம்பாடு செய்வதற்கு இயலும் இடங்களிலும் பொறியியல் மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(vi) நடைமுறை அனுபவ அடிப்படையில், விபத்துகளைக் குறைப்பதற்காக 'ஒரு வழிப்பாதை', 'வழி அல்ல', 'இங்கு நிறுத்தக் கூடாது', 'மெதுவாகச் செல்லவும்', போன்ற கட்டுப்பாடுகள் செயல்படுத்தப்படுகின்றன.

1978 மார்ச் 20]

(vi) அண்ணா சிலைக்கருகே போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த அண்ணாசாலை சந்திப்புகளில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தானியங்கி விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

(viii) குறிப்பிட்ட விபத்துத் தடுப்புச் சிறப்பு நடவடிக்கையாக, குடிபோதையில் மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்களைக் கண்டு பிடிப்பதற்காக குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை திடீர்ச் சோதனையை நடத்த குறிப்பாக நாட்டம் செலுத்தப்பட்டது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு ஆற்றும் பணி.

ஆப் வாண்டில், அரசு, போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவை போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டமாக தரம் உயர்த்தியுள்ளது. சென்னை மாநகரைத் தலைமையிடமாகக்கொண்டு, கோட்டப்பொறியாளர் ஒருவரின் தலைமையில் உலக வங்கித் திட்டப் போக்குவரத்துப் பொறியியல் கோட்டம் ஒன்றும் தனியாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இது, போக்குவரத்து நிர்வாக ஏற்பாடுகளைச் செயல்படுத்துவதில் உலக வங்கித் திட்ட நிறைவேற்றப் பிரிவிற்கு உதவி புரியும். தற்போதுள்ள, போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவின் தலைமையிடம் திருச்சிராப்பள்ளிக்கு மாற்றப்பட்டுள்ளது. இப்பிரிவு, சென்னை மாநகரம் நீங்கலாக, மாநிலம் முழுவதிலும் போக்குவரத்துச் சீரமைப்புப் பணிகளைக் கவனித்து வருகிறது. போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு, போக்குவரத்துத் திட்டமிடும் பணிகளைத் கவனித்துக் கொள்வதுடன், இம்மாநிலத்திலுள்ள மாவட்டச் சாலை வளர்ச்சி போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுவிற்குத் தொழில் நுட்ப முறையில் உதவியையும், ஆலோசனையையும் நல்குகின்றது. இப்பிரிவு, போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தானியங்கி விளக்குகள், சாலையைக் கடந்து செல்வோருக்கான அடையாள விளக்குகள், ஒளி உமிழ் விளக்குகள் ஆகியவற்றின் வடிவமைப்பு, தயாரிப்பு, அவற்றை வாங்குதல், நிறுவுதல், பேணுதல் ஆகிய பணிகளை நேரடியாக மேற்பார்வையிடுகிறது; மேலும் போக்குவரத்து விபத்துகள் நிகழ்வதற்கான காரணங்களைப் பகுப்பாய்வு செய்கிறது. போக்குவரத்து தொடர்பானவை குறித்துச் சிறப்பாய்வு செய்கிறது. 1977-78 ஆம் ஆண்டில் இப்பிரிவு 5 தொழில் நுட்ப அறிக்கைகளைத் தயாரித்துள்ளது. 112 போக்குவரத்துச் சீரமைப்புப் பணிகளை நிறைவேற்றியுள்ளது.

1978 மார்ச் 20]

இணைப்பு IV.

[262ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

நாட்டுடைமையாக்குதல்.

பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் வகையில், பொருளாதார வளர்ச்சியின் ஓர் அங்கமாக, பயணிகள் சாலைப் போக்குவரத்து அமையவேண்டும்.

1948ஆம் ஆண்டு சென்னை நகர வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் அரசு மேற்கொண்டதன் மூலம் பேருந்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் முறை தமிழ்நாட்டில் கொண்டு வரப்பட்டது. 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்தும் அரசால் இயக்கப்படவேண்டும் என்கிற அப்போதையக் கொள்கைப்படி, முன்னாள் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை, 1959ஆம் ஆண்டு முதல் தொலை தூரப் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க ஆரம்பித்தது. 1967ஆம் ஆண்டு அரசு கீழ்க்கண்ட வகைத்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க முடிவு செய்தது:—

(அ) 75 மைலுக்கும் (120 கி. மீட்டர்) அதற்கும் மேற்பட்ட வழித் தடங்கள், சாதாரண, விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்து;

(ஆ) சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள், அவற்றின் தொலைவு என்னவாயிருப்பினும் அத்தகைய வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் யாவும்.

அடுத்தபடியாக 1971ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படி 50 உரிமங்களுக்குக் குறையாத தனியார் பேருந்துகள், அவற்றின் தடங்கள், பணிமனைகள், அவற்றில் பணிபுரிந்த பணியாளர்கள் உட்பட யாவும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன. இச்சட்டத்தின் கீழ் சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை; ஆனைமலைஸ் பஸ்டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி; ராமன் அண்ட் ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம்; ஸ்ரீராமலிளாஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் மற்றும் சத்தி விலாஸ் பஸ்சர்வீஸ், பொறையார் முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து, கையகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளும், வழித்தடங்களும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன. 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப்

[1978 மார்ச் 20]

பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் படணிப் பேருந்துகளை 5 ஆண்டுகளுக்குள் மாவட்ட வாரியாக நாட்டுடைமையாகக் வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின் கீழ் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. ஆனால் பிற்பாடு சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டத்தை செல்திறனற்றது என்று தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் அரசு மேல் முறையீடு செய்துள்ளது. இவ்வழக்கு இன்னும் முடிவுறாமல் உள்ளது.

நீதிமன்ற வழக்குகளினால் முழுவேகத்துடன் நாட்டுடைமை திட்டம் செயல்படுத்தப்பட முடியாமை வேதனைக்குரியது. நாட்டுடைமையாக்குத் திட்டத்தைத் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தும் நோக்கத்துடன் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கும் வருவாய் தரக்கூடிய வழித்தடங்களுக்கான உரிமத்தைப்பெறும் வகையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் மனு செய்து கொள்ளுமாறும், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பகுதி IV, IV-Aன் கீழ் நாட்டுடைமை யாக்கும் திட்டத்தை தொடர்ந்து செயல்படுத்த வேண்டும் எனவும், அரசு கட்டளை வழங்கியுள்ளது. சிறந்த பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கு இணங்கவும், ஒருங்கிணைந்ததாகவும் திறம்படவும் ஆதாயம் அளிக்கும் வகையிலும் போக்குவரத்து முறையை அளிக்கவே மேல் கண்ட நடவடிக்கை தேவைப்பட்டது.

1976ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அமைப்பையும் செயல்திறனையும் ஆராய்ந்து அரசுக்கு பரிந்துரை வழங்கும் பொருட்டு திரு. சு. ஆர். பட்டாபிராமன் அவர்கள் தலைமையில் குழுவொன்றை அரசு நியமித்தது. 1985ஆம் ஆண்டு வரை பயணிகளின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை மனதிற்கொண்டு பயணப் போக்குவரத்து முன்னேற்றத்திற்காக வழிமுறைகள் வகுத்தல்; இவ்வழிமுறைகளைப் படிப்படியாகச் செயல்படுத்த மேற்கொள்ள வேண்டிய நடவடிக்கைகளை அறிவித்தல் ஆகியன இக்குழு ஆராய வேண்டிய பொருட்களில் ஒன்றாகும். 1977ஆம் ஆண்டு சூன் திங்களில் இக்குழு தனது அறிக்கையை சமர்ப்பித்தது. இக்குழுவின் பரிந்துரைகள் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

நாட்டுடைமையாக்கும் திட்ட வளர்ச்சியும், வழி முறைகளும் கிராம முன்னேற்றத்திற்கான வகையில் அமையும். இவ்வாண்டு தொடங்கப்பட்ட செயல்முறைகள் அடுத்த ஆண்டும், அதைத் தொடர்ந்து வரும் ஆண்டுகளிலும் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்படும். கிராம மக்கட் தொகை, அவர்களின் பொருளாதார நிலைமை மற்றும் சமூகத் தேவைகள், இவற்றின் அடிப்படையில் கிராமப் புறங்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளைப்

1978 மார்ச் 20]

பூர்த்தி செய்யும் வகையில் விரிவானதொரு மதிப்பீடு செய்யுமாறு அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. கிராமங்களில் பொருளாதாரம் விரைவாக வளர்ச்சியடைய வேண்டும் என்கிற இந்த அரசின் கொள்கைக்குப் பொருத்தமாகவும், மேற் கூறிய மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில் போக்குவரத்துத் தேவைகளை அறிந்து, ஏற்கனவே உள்ள பகுதிகளை புதிய பகுதிகளுடன் இணைப்பது, கிராமப்புற பகுதிகள் பயனடையும் வகையில் புதிய தடங்கள் திறக்கப்படுவது ஆகியன செயல்படுத்தப்படும். போக்கு வரவு குறைவாக உள்ள தடங்களில் சிறிய பேருந்துகள் விடப்படும். எந்த ஒரு குடியிருப்பில் இருந்தும் 2 கி.மீ-க்கு மேற்படாத தூரத்தில் பேருந்துகள் நிற்குமிடம் அடுத்து 5 ஆண்டுகளில் அமைய வேண்டும் என்பதே எங்களுக்கு குறிக்கோள். பெருவாரியான மக்களுக்கு மிகுந்த நன்மைகள் என்கிற வலுவான அடிப்படையில் புதிய கிராமங்களைத் தேர்ந்தெடுப்பது அரசின் கவனத்தில் மிகுந்து நிற்கும்.

கிராமங்களை இணைத்தல் : எனும் இந்தப் போக்குவரத்துக் கொள்கையால் கிராமச் சாலைகளை சீர்படுத்தவும் சாலை மேம்பாட்டுக்கான திட்டங்களை எதிர்கால கண்ணோட்டத்தோடு பார்க்கவும் இயலும். கிராமப்புறப் பகுதிகளுக்கு போக்குவரத்து வசதிகளை விரிவுபடுத்த வேண்டுமானால் கிராமச் சாலை சீர்படுத்த வேண்டியது மிக அவசியமாகிறது. சாலைப்பராமரிப்பு துறையும், சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்றிணைந்து செயல்பட வேண்டும் எனப் பலமுறை எடுத்துச் சொல்லப்பட்டுள்ளது. இதனை செயல்படுத்த இந்த அரசு ஆட்சிக்கு வரும் வரையில், அதற்கான முயற்சிகள் எடுக்கப்படவில்லை. நமது அரசு சாலைகள், சாலைப் போக்குவரத்து இரண்டையும் கவனிக்கும் பொறுப்பினை ஒரே அமைச்சரிடம் அளித்துள்ளது. நாம் இதனை செயல்முறையில் கொண்டுவர முடிவு செய்துள்ளோம். தேசிய நெடுஞ்சாலை, நெடுஞ்சாலை மற்றும் போக்குவரத்து ஆகிய மூன்று துறைக்கும் திட்ட நிலையிலும் செயல்படுத்தும் நிலையிலும், ஒரே செயலரின் கீழ் இயங்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்தின் வளர்ச்சி.

30-6-1976 நாள் நிலவரப்படி, மாநிலத்திலுள்ள 9,259 பேருந்துகளில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 4,419 பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன. இதில் சென்னை மாநகரிலும், தலைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலும் இயக்கப்படும் 1,407 பேருந்துகளும் அடங்கும். நீண்ட தூர விரைவு பேருந்துகள் நீங்கலாக பொதுத் துறையில் இயக்கப்படும் பேருந்துகள் 48 சதவீதமாகும். 31-12-1977 நாள் நிலவரப்படி தமிழகத்தில் இருந்த பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 9,537. இதில்

[1978 மார்ச் 20]

4,988 பேருந்துகள் பொதுத்துறையினிடமும், 4,549 பேருந்துகள் தனியார் துறையினிடமும் உள்ளன. பொதுத்துறையினிடம் உள்ள பேருந்துகள் 52 சதவீதமாகும்.

பயணிகள் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்.

இம்மாநிலத்தில் இந்திய நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் (Indian Companies Act) கீழ்ப் பதிவு செய்யப்பட்ட ஏழு பயணிப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் பணிகளை மேற்கொண்டுள்ளன.

சிறந்த பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கிணங்கவும் ஒருங் கிணைந்ததாகவும், அந்தப் பகுதியில் திறம்படவும், ஆதாயம் அளிக்கும் வகையிலும், முக்கியமாக பயணிகளின் வசதிகளைக் கருத்தில், கொண்டும், போக்குவரத்து முறையை இயக்கும் பொறுப்பை இக்கழகங்கள் ஏற்றுக் கொண்டுள்ளன. வளர்ச்சிக்கும், தேய்மானத்திற்கும் ஒதுக்கியபின், இக்கழகங்களின் வருமானம் முதலீட்டில் 6 சதவீதம் இருக்க வேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 1972-லிருந்து 1975-க்குள் ஏற்படுத்தப் பட்டன. முன்னாள் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் வாகனங்களையும், சொத்துக்களையும், மாற்றியும் 1971ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படியும் இக்கழகங்கள் அமைக்கப்பட்டன. அப்போது மாற்றித் தரப்பட்ட சொத்துக்களின் ஒரு பகுதி கடனாகவும், மற்றொரு பகுதி பங்குகளாகவும் கருதப்பட்டது. பின்னால் இக்கழகங்களுக்குத் தேவையான நடைமுதலைக் கடனாகவும், முன் பணமாகவும் அரசு அளித்தது. இக்கழகங்களின் கடனும், பங்கும் 1:1 என்கிற விகிதத்தில் அமையுமாறு திருத்தி அமைக்கப் பட்டன. இவ்வாறு திருத்தி அமைத்தது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வாணிப வங்கிகளிடமிருந்து கடன் பெறும் சக்தியினை அதிகப்படுத்தியது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கடன், பங்கு 1—1—1978 நாளைய நிலவரப்படி கீழ்க்காணுமாறு இருந்தது:—

வரிசை எண்ணும், கழகத்தின் பெயரும்.

பங்கு

கடன்.

கடன் திருப்பியளிக்கப்பட வேண்டிய வரையறை.

1978 மார்ச் 20]

இணைப்புகள்

389

(1)

(2)

(3)

(4)

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெரு நகர்).	3,35.1	3,32.90	நிரந்தரக் கடன்
(புறநகர்)	1,10.00	1,07.74	நிரந்தரக் கடன்.
(விரைவு)	3,46.00	2,52.73	நிரந்தரக் கடன்.
2. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம்	75.00	74.06	நிரந்தரக் கடன்.
3. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ..	50.00	4.13	5 ஆண்டுக்குள் திருப்பித் தர வேண்டியது.
4. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம்	78.00	..	பரிசீலனையில் உள்ளது.
5. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் ..	30.00	11.22	5 ஆண்டுகளுக்குள் திருப்பித் தர வேண்டியது.
6. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக்கழகம்	1,40.00	1,37.00	நிரந்தரக் கடன்.
7. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக்கழகம்.	83.00	63.88	நிரந்தரக் கடன்.
மொத்தம் ..	12,47.00	9,84.23	

[1978 மார்ச் 20]

இக்கடனுக்கு, 1976-77 ஆண்டிலிருந்து 12 சதவீதம் வட்டி உண்டு. இணைப்பு 1இல் 1976-77 ஆண்டின் பயணிகள் போக்கு வரத்துக் கழகங்களின் நிதி நிலையினையும் 31-3-1977 நாளைய நிலவரப்படி ஒட்டு மொத்தமான நிலைமையும், 1977-78-ம் ஆண்டில் எதிர்பார்க்கும் ஆதாயம் இழப்பு முதலிய விவரங்களையும் காணலாம். 1977-78 ஆண்டு மகிழ்ச்சி தரத்தக்க ஆண்டாக அமையும். கடந்த ஆண்டில் ஈட்டிய ஆதாயம் 46.53 இலட்சம் இந்த ஆண்டில் நிகர ஆதாயம் 2,79.88 இலட்சமாக இருக்கும். மக்களுக்கு உதவும் வண்ணம், திரும்பவும் முதலீடு செய்யும் வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ. 10,61.06 இலட்சம் உபரியாகப் பெருக்கும். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகமும், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகமும் பங்குமூலதனத்தில் மீதி ஊதியப் பங்காக 12 சதவீதம் என்கிற கணக்கில் ரூ. 6 இலட்சமும் 4 சதவீதம் என்கிற கணக்கில் ரூ. 3 லட்சமும், கொடுக்க முன் வந்துள்ளது எனும் செய்தி உறுப்பினர்களுக்கு மகிழ்ச்சியைத் தரும். அக்கழகங்கள் பணியாளருக்கு 20 சதவீதமாக ரூ. 20.34 இலட்சமும் 13.3 சதவீதமாக 24.65 இலட்சமும் பூரிப்பு ஊதியமாக (Bonus) அளித்துள்ளன. கழகங்களின் தனிப்பட்ட செயல்திறன்களின் வேற்றுமை தொடர்ந்து இருந்து வருகிறது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் முதலியன நல்ல முறையில் செயல்பட்டு வருகின்றன. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்கு வரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் முதலியன இன்னமும் இழப்பு நிலையில் இருந்து மீளவில்லை. ஆயினும், இக்கழகங்கள் இழப்பு குறிப்பிடத்தக்க வகையில் குறைந்து வந்துள்ளது. கடந்த ஆண்டுகளில் பண இழப்பு அடைந்த கழகங்கள் இந்த ஆண்டிலும் அதே நிலையில் இல்லாதது திருப்தி அளிக்கிறது. பிரச்சினைக்குரியதாக இருந்த பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம், 1977 டிசம்பரிலிருந்து முன்னேற்றம் காட்டி வருகிறது. இதனால் நல்ல நிலையில் இது இயங்க முடியும்.

நடப்பு ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ.10,22 இலட்சம் செலவில் 681 புதிய பேருந்துகளை வாங்கிவிட்டுள்ளன. இவற்றில் 492 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாகச் சேர்க்கப்பட்டவை. 189 பேருந்துகள் அதிகமாகச் சேர்க்கப்பட்டவை. இது தவிர பேருந்து நிலையங்கள், பணி மனைகள், பணியாளர் வசதிகள், பயணிகள் வசதிகள் இவைகளுக்காகப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ. 2,38.30 இலட்சம் செலவிட்டுள்ளன.

சென்னைப் பெருநகரின் போக்குவரத்து வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கு உலக நாடுகள் வளர்ச்சி நிறுவனத்துடன் செய்து கொண்டுள்ள ஒப்பந்தம் நடப்பு ஆண்டில் குறிப்பிடத்தக்காததனாகும். உலக நாடுகள் வளர்ச்சி நிறுவனம், 285 பேருந்

1978 மார்ச் 20]

துகள், 2 பெரிய மற்றும் ஒரு சிறிய பணிமனைகள், 8 பேருந்து முனைகள் (Terminals) மற்றும் 400 பேருந்து நிழற்குடைகள் அமைப்பதற்காக ரூ. 4.05 கோடி உதவ ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. இரண்டரை கோடி ரூபாய் கழக நிதியிலிருந்து திரட்டப்படும். இத்திட்டம் முன்னுண்டுகளில் முடித்து வைக்கப்படும்.

பயணிப் போக்குவரத்தின் வளர்ச்சியை ஈடுகட்டியதல்லாமல் இப்பேருந்து எண்ணிக்கையின் அதிகரிப்பு 325 குடியிருப்பு களுக்கும் ,8,15,000 புதிய மக்கட் தொகையினருக்கும் பயனளித்துள்ளது. தேய்மானங்களை குறிப்பிட்ட இடைவெளியில் தேவைக்கேற்றபடி அவ்வப்போது புதுப்பித்ததினால், திறம் படவும் குறித்த காலத்திலும் போக்குவரத்துப் பணி செயல்பட ஏதுவாகியது. பேருந்துப் பராமரிப்பின் தரம் முன்னேற்றம் கண்டுள்ளது. பேருந்துகளின் உபயோகத்தின் சராசரி அளவு 85-லிருந்து 88 சதவீதமாக உயர்ந்துள்ளது.

நகரத்தையே நாடியிருக்கும் போக்குவரத்துத் தொழிலை நாட்டுப் புறத்திற்கும் கொண்டு செல்ல வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. சேரன் மற்றும் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 15 சிறிய பேருந்துகளை (குறுகிய சக்கர அடிப்படைக் கொண்ட பேருந்துகள் உட்பட) இயக்கி வருகின்றன. சாதாரணப் பேருந்து போக்குவரத்திற்கு லாயக்கற்ற சிறிய குறுகிய பாதைகளைக் கொண்ட கிராமங்களுக்கும் பயணி போக்குவரத்து அதிகமில்லாமல் இருக்கும் காரணத்தால் தனியார் பேருந்துகள் விடாத இடங்களிலும், இச்சிறிய பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. சமூக நீதியினை நிலை நாட்டும் கொள்கை, இதுவென அரசு கருதுகிறது. இதனால் கழகங்களுக்கு வருவாயில் இழப்பு ஏற்பட்டாலும் அவற்றை ஆதாயக் கணக்கில் சரி செய்து கொண்டு, நாட்டுடைமைத் திட்ட முன்னேற்றத்தை நிலை நாட்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணிகள், பொருளாதார மற்றும் சேவை மனப்பான்மையுடன், தொடர்ந்து செயல்படும் முறையில் அரசு இன்னும் முன்னேற்றம் காண முனையும். வழித்தடங்களை நாட்டுடைமை யாக்குவதன் மூலம், தேய்மானங்களைப் புதுப்பிக்கும் கொள்கை, சிக்கலும் மற்றும் திறன் வாய்ந்த பராமரிப்பு, காலம் தாழாத மற்றும் ஆதாயத்துடன் இயக்குதல் முதலியவற்றில் முன்னேற்றம் ஏற்படும். 1978-79 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ. 1,40.06 இலட்சம் மொத்த ஆதாயமாக (வரி செலுத்துமுன்) ஈட்டும் எனவும், அனைத்து போக்கு வரத்துக் கழகங்களும் ரூ. 1,080.73 இலட்சம் உபரியாக பெருக்கும் எனவும், எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அளவில் வேறு பட்டாலும், அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஆதாயத்தில் இயங்குவதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும். கட்டுமானத் தேவையான பேருந்து பணிமனைகள், இயந்திரங்கள், மற்றும் கட்டிட வேலைகள், முதலியன வற்றிற்கு ரூ. 3,64.72 இலட்சம் செலவிடப்படும்.

[1978 மார்ச் 20]

தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படுவது குறித்த முக்கிய கூறுகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெருநகர்ப் பிரிவு)

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், 1,288 பேருந்துகளுடன் 1972 ஆம் ஆண்டு சனவரி 1-ஆம் நாள் அன்று அமைக்கப்பட்டது. இதன் இயக்கம் சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதியில் அடங்கும். 31-1-1978 தேதியில் இக் கழகத்தின் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 1,469 ஆகும். இதில் 121 உபரிப் பேருந்துகள். இதில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர் எண்ணிக்கை ஏறத்தாழ 12,800. கணக்கெடுப்பு ஆண்டு 1976-77-ல் இக்கழகம் எல்லா ஊழியர்களுக்கும் 8.33 சதவீதம் குறைந்த அளவு போனசாக வழங்கியது. இக்கழகப் பேருந்துகளில் சராசரி நாளொன்றுக்கு 20 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றனர். குறைந்த மக்கள் தொகையுள்ள புதிய இருப்பிடங்களில் வாழ்வோரின் வசதிக்காக இக்கழகம் பத்து சிறிய பேருந்துகள் (Mini Buses) இயக்குகிறது. உடல் ஊனமுற்றோர்களுக்கு அதிக அளவில் வேலை வாய்ப்பு கொடுத்துள்ளமையில் இக் கழகம் முதல் இடம் வகிக்கிறது என இந்தியக் குடியரசுத் தலைவரால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளது. இக்கழகம் உபரி உறுப்புகள் சேர்த்துத்தத்திலும், மற்றும் நாட்டு மூல வள பாதுகாப்பிலும் 1977 ஆம் ஆண்டின் சிறந்த பாதுகாப்பகமாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு பரிசளிக்கப்பட்டுள்ளது.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (மாவட்டப் பிரிவு).

முன்னாள் மாநில போக்குவரத்துத் துறையினால் இயக்கப்பட்டு வந்த மாவட்டத் தடங்கள் தனியாகப் பிரிக்கப்பட்டு 15-9-1975-லிருந்து பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மாவட்டப் பிரிவாக அமைந்தது. இக்கழகத்தின் இயக்கம் செங்கற்பட்டு மாவட்டம். இதன் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 31-1-1978-ம் தேதியில் 411. இதில் 35 உபரிப் பேருந்துகள் உள்ளன. இக்கழகத்தில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர் எண்ணிக்கை 3,000. கணக்கெடுப்பாண்டு 1976-77-ல் இக் கழகம் எல்லா ஊழியர்களுக்கும் 8.33 சதவீதம் குறைந்த அளவு போனசாக வழங்கியது. இக்கழகப் பேருந்துகளில் சராசரி நாளொன்றுக்கு 1.2 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றனர்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (விரைவுப் பிரிவு).

தமிழ்நாட்டு மாவட்டத் தலைமையகங்களை சென்னை நகருடன் இணைக்கவும், மாவட்டத் தலைமையகங்கள் ஒன்றையொன்று இணைக்கவும் முன்னாள் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத்

1978 மார்ச் 20]

துறை நெடுந்தூர விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கி வந்தது. அத்துறை தன்னியக்கக் கழகங்களாக 15-9-1975 முதல் பிரிந்த போது, விரைவுப் பேருந்துகள் புதியதாக அமைக்கப்பட்ட பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக விரைவுப் பிரிவிற்கு மாற்றப் பட்டது. தமிழ்நாடு முழுவதும் இவ்விரைவுப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. இந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 31-1-1978 தேதியன்று 256. இதில் உபரிப் பேருந்துகள் 30. இதன் மொத்த ஊழியர்கள் 2,600. நாளொன்றுக்கு சராசரியாக 20,000 பயணிகள் இப்பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறார்கள். நிதியாண்டு 1976-77-ல் இக் கழகம் எல்லா ஊழியர்களுக்கும் 8.33 சதவீதம் குறைந்த அளவு போனசாக வழங்கியது. 15-9-1977 முதல் இக்கழகம் பயணக் கட்டணத்தை ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 பைசாவிவிருந்து 5.5. பைசாவாக குறைத்துள்ளது.

பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்.

சென்னை சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து பேருந்துகளை (346 வண்டிகள்), 1971 ஆம் ஆண்டின் பேருந்து உரிமையாளர்கள், பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ், இக்கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டு, 1972ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் பதினேழாம் நாள் முதல் இக்கழகம் செயல்பட தொடங்கியது. இக்கழகத்தின் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 31-1-1978 அன்று 735 ஆக உயர்ந்துள்ளது. இதில் உபரி பேருந்துகள் 51. மதுரை, இராமநாதபுரம், புதுக்கோட்டை ஆகிய மாவட்டங்கள் இக்கழகம் செயல்படும் பகுதி, ஏறத்தாழ 5,200 ஊழியர்கள் இக்கழகத்தில் பணிபுரிகின்றனர். இக் கழக ஊழியர்கள் அவைவருக்கும் போனசாக 13.3 சதவீதம் 1976-77 கணக்கு எடுப்பு ஆண்டில் வழங்கப்பட்டது. 1977-78 ஆண்டில் மூலதனத்தில் வழங்கப்பட்ட 4 சதவீத பங்கு ஊதியம் (Dividend) ரூ.3 இலட்சங்களாகும். நாளொன்றுக்கு சராசரியாக 6 இலட்சம் பயணிகள் இக்கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறார்கள். இக்கழகம் நிலக்கோட்டை வட்டத்தில் 4 சிறு பேருந்துகளையும் (Mini Buses) இராமேசுவரத்தில் 2 குறைந்த அடித்தளமுள்ள வண்டிகளையும் (Short wheelBase Buses) இயக்குகிறது.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம்.

ஏ.பி.டி. பிரைவேட் ஸ்தாபனத்திடமிருந்து அரசு எடுத்துக் கொண்ட பேருந்துகளை தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை சேரன் போக்குவரத்திற்கு மாற்றம் செய்து 1-3-72 ஆம் நாள் முதல் இக்கழகம் செயல்பட துவங்கியது. இக் கழகப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 31-1-1978 அன்று உபரிப் பேருந்துகள் 57 உட்பட 724 ஆகும். 1973 ஆம் ஆண்டில் 12-வது சட்டம் செல்திறன் குறித்து தமிழக அரசு தலைமை நீதி

[1978 மார்ச் 20]

மன்றத்தில் தொடுத்துள்ள வழக்கு, நிலுவையில் உள்ள காரணத்தால் 93 பேருந்துகள் இயக்கமில்லாமல் உள்ளன. இக்கழகம் கோயமுத்தூர், நீலகிரி மாவட்டப் பகுதிகளில் செயல்படுகிறது. இக்கழகத்தில் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 3,950. இக்கழக ஊழியர் அனைவருக்கும் உயர்ந்த பட்ச போனசாக 20 சதவீதம் கணக்கெடுப்பு ஆண்டு 1976-77ல் வழங்கப்பட்டது. செலுத்தப்பட்ட மூலதனத்தில் இக்கழகம் 12 சதவீதம் பங்கு ஊதியம் வழங்கியது. இதில் அரசிற்குக் கிடைத்த தொகை ரூ. 6 இலட்சம். இக்கழகப் பேருந்துகளில் நாளொன்றுக்கு 4 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றனர். இக்கழக நிதி நிலைமை நிரந்தரமாகவும் நன்றாகவும் அமைந்திருக்கிறது. நீலகிரி மாவட்டத்தில் இக்கழகம் 9 கிறு ஊர்திகளை இயக்க ஆரம்பித்துள்ளது.

சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்.

கும்பகோணம் ஸ்ரீ ராமவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் (65 பேருந்துகள்); திருவாளர்கள் ராமன் அண்டு ராமன் நிறுவனம் (180 பேருந்துகள்); ஸ்ரீ சக்தி விலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையாறு நிறுவனம் (50 பேருந்துகள்) ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த பேருந்துகளையும் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டில் பேருந்து உரிமையாளர்கள்-பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொண்டு இக்கழகம் 1972ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 1ஆம் நாள் முதல் செயல்பட தொடங்கியது. இதன் மொத்த எண்ணிக்கை 31-1-1978-இல், 560. இதில் 38 உபரிகளும் உள்ளடங்கியவை. இக்கழகத்தின் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 3,610 ஆகும். 1976-77 கணக்கெடுப்பு ஆண்டில் தனது தொழிலாளர்களுக்கு குறைந்த அளவு போனசாக 8.33 சதவீதம் வழங்கியுள்ளது.

சராசரி தினமும் நான்கு லட்சம் பயணிகள் இக்கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறார்கள்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் 45 பேருந்துகளுடனும், சேலம் தருமபுரி மாவட்டங்களில் அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் சொத்துக்களுடனும் 1973 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 15 ஆம் நாளிலிருந்து செயல்படத் தொடங்கியது. சேலம், தருமபுரி, மாவட்டங்களில் உள்ள கூட்டுறவு மோட்டார் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள் மூன்றினையும் இக் கழகம் எடுத்துக் கொண்டுள்ளது. 21 உபரிகள் அடங்கிய 269 பேருந்துகளைக் கொண்டுள்ளது. இக்கழகத் தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் குறைந்த பட்ச போனஸ் 8.33 சதவீதம் 1976-77 கணக்கெடுப்பு ஆண்டில் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இக் கழக ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை 1,665. சராசரியாக தினமும் 1.12 இலட்சம் பயணிகள் இக்கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறார்கள்.

1978 மார்ச் 20]

கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம்

இக் கழகம் 1974 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 1 ஆம் நாளில் செயல்படத் தொடங்கியது. இது செயல்படும் பகுதி திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி மாவட்டங்களாகும். இப்பகுதிகளில், இயங்கிய தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளும், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளும் இக்கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டன. 458 பேருந்துகளுடன் தொடங்கி, தற்போது 48 உபரிகள் அடங்கிய 560 பேருந்துகளைக் கொண்டுள்ளது. இக்கழக ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை 4,040. இக்கழகத் தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் குறைந்த பட்ச போனசாக 8.33 சதவீதம் 1976-77 கணக்கெடுப்பு ஆண்டில் வழங்கப்பட்டுள்ளது. சராசரியாக தினமும் நான்கு இலட்சம் பயணிகள் இக்கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறார்கள்.

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்.

போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றின் நிர்வாகத் திறனைக் கருத்திற் கொண்டு தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், ஆகியவை இம்மாவட்டத்தில் இயக்கிய 172 பேருந்துகளை மேற்கொண்டதன் மூலம் வட ஆற்காடு, தென் ஆற்காடு மாவட்டங்களிலுள்ள பேருந்து போக்குவரத்து முறைக்குப் புதிய கழகம் ஒன்று 1975 ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 16 ஆம் நாள் முதல் அமைக்கப்பட்டது. இந்தக் கழகத்திற்கு விழுப்புரம் தலைமையிடமாகும். 31-1-1978 அன்று 22 உபரிகள் உள்ளிட்ட 243 பேருந்துகளை இக்கழகம் கொண்டுள்ளது. இக்கழகத் தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் குறைந்த பட்ச போனசாக 8.33 சதவீதம் 1976-77 கணக்கெடுப்பு ஆண்டில் வழங்கப்பட்டது. இக் கழகத்தின் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 1,680. சராசரி தினமும் 84,000 பயணிகள் இக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறார்கள்.

பயணிகளுக்கு வசதிகள்.

பொது மக்களின் நலனைக் கருதி, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், பெருவாரியான வழித்தடங்களில் இழப்பு ஏற்பட்ட போதிலும், பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது. 1977 ஆம் ஆண்டடிசம்பர் திங்கள் அன்று உள்ள 4,368 பணிகளில், 2.89% பணிகள் ஆதாயமற்றவை, இது 66.35 சதவீதம் ஆகும்.

அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனப் பேருந்துகளில், புறநோயாளிகள் மருத்துவ சிகிச்சைக்காக இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். விழி இழந்தோர் சென்னை நகரில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள்.

[1978 மார்ச் 20]

பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் மதுரை மாநகரில் ரூ. 1 இலட்சம் மதிப்புள்ள ஒரு தானியங்கும் போக்குவரத்து சைகை காட்டியை (Signal) நன்கொடையாக வழங்கியிருக்கிறது.

உதகமண்டலத்தில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் எல்லா நவீன வசதிகளுடன் கூடிய ஒரு பேருந்து நிலையத்தை ரூ. 5 லட்சம் செலவில் கட்டியுள்ளது. கோயமுத்தூரிலும், உதகமண்டலத்திலும் பல இடங்களில் பேருந்து நிழற் குடைகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் கோயம்புத்தூரில் ஒரு தானியங்கும் சாலைப் போக்குவரத்து சைகை காட்டியைப் (Signal) பொருத்தியுள்ளது.

அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் தமிழகத்தில் நடைபெறும் பல்வேறு விழாக்களுக்கும், கண்காட்சிகளுக்கும், சிறப்பு வசதிகள் செய்கின்றன. பயணிகள் கூட்டத்தைத் தவிர்க்கப் போதுமான அளவு தனிப் பேருந்துகளை இயக்கி போக்குவரத்து வசதி செய்கின்றன. ஒழுங்குக் கட்டுப்பாட்டுடன் கூடிய போக்குவரத்திற்கு ஏற்பாடு செய்கின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக, தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள், மற்றும் குடிநீர் வசதி, கழிவறை வசதி முதலியவற்றிற்கு ஏற்பாடு செய்கின்றன.

இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் உள்ள தாயமங்கலத்தில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு பயணிகள் தங்கு மிடத்தைக் கட்டியுள்ளது. இந்த மாவட்டத்தில் இருக்கக் குடியில் ஒரு பயணிகள் தங்குமிடத்தைக் கட்ட நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இவ்விடங்களுக்குப் பெருமளவு எண்ணிக்கையில் யாத்திரிகர்கள் விழாக்களுக்கு வருவதனால், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் அவர்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்யும் அளவில் தனிப் பேருந்துகளை இயக்குகின்றது.

பயணிகளின் வசதிக்காக 10 நாட்களுக்கு முன்னதாகவே இருக்கைகளைப் பதிவு செய்யலாம். இந்த வசதியை எல்லாப் பெரிய பேருந்து நிலையங்களிலும், மற்றும் பேருந்து முனைகளிலும் (Terminal) பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (விரைவுப் பிரிவு) ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. மேலும் பங்கு (quota) முறைகளில் இருக்கைகளைப் பதிவு செய்யும் முறை முக்கிய இடைநிலையங்களில் இருக்கிறது. மேற்குறித்த பங்கு அளவிற்குமேல் முன்னுரிமை அடையாளச் சீட்டுக்களும் இடைநிலையங்களில் வழங்கப்படுகின்றன. சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருஷ்ணகிரி, வேலூர் போன்ற எல்லா முக்கிய பேருந்து நிலையங்களிலும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (விரைவுப் பிரிவு)

1978 மார்ச் 20]

கழிவறை வசதிகளுடன் கூடிய, பயணிகள் தங்கும் அறைகளைப் பராமரிக்கிறது. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், மதுரை, சென்னை ஆகிய இடங்களில் ஓய்வு அறைகளும், சாமான் அறை வசதிகளும் இருக்கின்றன. குழுக்களாக வரும் பயணிகள் வசதிக்காக சென்னையில் படுக்கைக்கூடங்கள் (Dormitory type) போன்ற வசதிகள் செய்து தரப்படுகின்றன. வரும் ஆண்டில் பேருந்து நிழற் குடைகள், ஒளி சைகைகள், வரிசை (Queue) வசதிகள் போன்ற பயணிகளுக்கான வசதிகள் பெரும்பான்மையோருக்குத் தரப்படும்.

தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்.

தங்களது பேருந்துகளை சரிவரப் பராமரிப்பது, தங்களது மதிப்புக்குரிய வாடிக்கையாளருக்கு சேவை புரிவது மற்றும் அவர்களது மூன்றாவது சொத்தான பணியாளரின் நலன் பேணுவதை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செய்து வருகின்றன.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றப்பவருக்கு அவர்களின் பணி நிபந்தனைகளில் ஒரு படித்தான (uniform) நிலை இருக்க வேண்டும் என்று தொழிலாளர்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், மாநிலத் தொழிலாளர் ஆலோசனை வாரிய உறுப்பினர்கள் எல்லோரும் தொடர்ந்து கோரி வந்தனர். அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிர்வாக இயக்குநர்களுடனும் அங்கீகாரம் பெற்ற தொழிற்சங்கங்களுடனும் இதுபற்றி பலமுறை கலந்து பேசப்பட்டது.

இதன் முடிவாக ஆயுட்கால ஊதியத்திட்டம் 1975 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் 1 ஆம் தேதி முதல் போக்குவரத்து (Traffic) தொழில் நுட்ப, நிர்வாகப் பணியாளர்களுக்கு தொழில் தகராறு சட்டம் 1947 இன் 18 (i) இன் பிரிவின் கீழோ அல்லது 12 (3) இன் பிரிவின் கீழோ அமுலாக்கப்பட்டது. இத் திட்டம் போக்குவரத்துக் கழகங்களிடையே சீரான ஊதிய அமைப்பு, அக விலைப்படி, விடுப்பு விதிகள், மருத்துவ வசதிகள் ஆகியவற்றிற்கு வழி வகை செய்கிறது. இத் திட்டம் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இதற்கு முன்னிருந்த பல்வேறு ஊதிய நிலைகளைச் சீரமைத்துள்ளது. பணியாளரின் கல்வித் தகுதியையும் அனுபவத்தையும் பொறுத்து இவ்ஊதியப்படி முறைகளுக்குள் பல்வேறு நிலைகளில் பணியில் அமர்த்துவதற்கு இது வழிசெய்துள்ளது. பணி உயர்வுக்குப் போதிய வாய்ப்பு இன்றி தொழிலாளர்கள் மனச் சோர்வு அடையாமல் இருக்கச் செய்வது ஆயுட்காலத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். இத் திட்டத்தின்கீழ்

[1978 மார்ச் 20]

30 ஆண்டுகள் பணி செய்த தொழிலாளி தன்னுடைய பணியைத் திறமையாகவும், நிறைவுள்ள முறையிலும் செய்திருந்தால் பணிக்காலம் முழுவதும் படிப்படியாக ஊதிய உயர்வு பெற்று குறிப்பிட்ட நிலைக்கு உயர வசதி உள்ளது.

மற்ற எல்லாப் பணி நிலைமைகள், அதாவது அகவிலைப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, விடுப்பு, மருத்துவ வசதிகள் போன்றவை அனைத்தும் அனைத்துக் கழகங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக இருக்குமாறு செய்யப்பட்டுள்ளது.

எல்லாக் கழகங்களிலுமுள்ள, எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் பயன் பெறத்தக்க வகையில் தகுந்த ஊக்கத் திட்டங்கள் நடைமுறையில் உள்ளன. இது கீழ்க்கண்ட இரண்டு நோக்கங்களை அடைவதற்காக உள்ளது :—

(அ) மிகுதியான ஊதியத்தால் பணியாளரைப் பயன் பெறச் செய்தல்.

(ஆ) அதிக உற்பத்தி, குறைந்த செலவுமூலம் போக்கு வரத்துக் கழகத்தைப் பயன் பெறச் செய்தல்.

சமீபத்தில், கலந்துரை உடன்பாட்டிற்குப் பின், 1-9-1977 முதல் எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் பொறியியற் கழகப் பணியாளர்களுக்கு மாதம் ரூ. 27 தனிப்பட்ட கொடையாக வழங்கப்பட்டது. இது தற்போது பணியாளர்களுக்கும், நிர்வாகத்தினருக்கும் இடையே நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கும் இருமுனைப் பேச்சு வார்த்தைகளின் மூலம் நிச்சயிக்கப்படும். இறுதி நிவாரணத் தொகையில் சரி கட்டப்படும்.

இந்த அவையில் கொடுத்த வாக்குறுதிக்கிணங்க போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் சிற்றுண்டிச்சாலைகள் மனமகிழ் வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வு அறைகளையும் திறக்க நடவடிக்கை எடுத்திருக்கின்றன. 15-9-1977 முதல் எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகங்களும், போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளரின் குழந்தைகளுக்கும் பள்ளி, கல்லூரி செல்ல மாணவர்களுக்கான இலவசச் சீட்டுகளை வழங்கி வருகின்றன.

குடும்பத்தினருக்கு நிவாரணம் அளிக்குமுகத்தான் இறந்த வருடைய ஒரு வாரிசிற்கு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வேலை தேடித் தரும் அலுவலகத்தை அணுகாமலேயே, காலியாகும் வேலையிடத்திற்கு அவரது தகுதியைப் பொறுத்து வேலை கொடுக்க வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

1978 மார்ச் 20]

அரசு மருத்துவ மனைகளில் அரசு ஊழியர்களுக்கு ஒப்பாக போக்கு வரத்து ஊழியர்களுக்கும் இலவச மருத்துவம் கிடைக்க அரசு ஆணைப் பிறப்பிப்பதாக உறுதி அளித்திருந்தது. இதற்கான ஆணைகள் ஏற்கனவே பிறப்பிக்கப்பட்டுவிட்டன. இவ்வகையான இத்திட்டம் 1-4-1978 முதல் நடைமுறைக்கு வரும்.

எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் குடும்ப நல நிதி திட்டம் செயல்படுத்தப்பட்டுள்ளது. பெரும்பான்மையான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பணியாளர்களின் நல அறக்கட்டளைகளை ஏற்படுத்தித் தங்களுடைய அதிகப்படி வருவாயிலிருந்து பெரும் பகுதியை அதில் செலுத்தின. இவ்வழியில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் தங்கள் பணியாளர்களின் சீரிய பணியின் காரணமாக ரூ. 7.3 இலட்சத்தை இவ்வகையில் செலுத்தி முன்னோடியாகத் திகழ்கிறது.

இந்நிதி பணியாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு, புத்தகங்கள், குறிப்பு புத்தகங்கள், கரும்பலகைகள் மற்றும் பிடிப்பு உதவித் தொகை இவற்றிற்காக செலவிடப்படுகின்றது.

எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் “பாதுகாப்பு ஓட்டுநர் பரிசுத் திட்டத்தை” ஏற்படுத்தியுள்ளன. இத்திட்டத்தின்கீழ் விபத்துக்கள் இல்லாமல் ஒவ்வொரு முழு வருடத்திய வண்டியியக்கத்திற்கு ஊர்தி ஓட்டுநர்களுக்கு ரூ. 25-ம் இதைத் தவிர ரூ. 75-லிருந்து ரூ. 500 வரை விபத்துகள் இன்றி வண்டி ஓட்டும் வருடங்களின் எண்ணிக்கையைப் பொறுத்து நிதிப் பரிசு அளிக்கப்படும்.

பெரும்பான்மையான போக்குவரத்துக் கழகங்களும் அவர்களின் பணியாளர்களுக்கு மிதமான வட்டி வீதத்தில் சுலபத் தவணைகளில் திரும்பப் பெறும் வகையில் திருமணக் கடன் அளிக்கின்றன.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை தங்களது பணியாளருக்கு அத்தியாவசிய பண்டங்கள் கிடைப்பதற்குப் பணியாளர் கூட்டுறவு அங்காடிகளுக்கு சலுகை கட்டண வட்டி வீதத்தில் நிதி உதவி செய்திருக்கின்றன. பல்வேறு கிளைகளில் டிரைபரியும் பணியாளர்களுக்கு உணவுத் தானியங்கள் மற்றும் அத்தியாவசிய பொருட்கள் கூட்டுறவுக் கடைகள் மூலம் விநியோகிப்பதற்காக சேரன் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கும் ஊர்திகளை (Mobile van) ஏற்பாடு செய்திருக்கின்றன.

நிறுவனத்தினரது கடனுதவி பெற்று “நீங்களே உங்கள் வீட்டை உடைமையாக்கும் திட்டத்தின்கீழ்” வீட்டு கடனுதவிக்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் தங்களது

[1978 மார்ச் 20]

பணியாளருக்கு உதவியிருக்கிறது. ஒரு வீடு கட்டும் கூட்டுறவு சங்கத்தை அமைக்கும் கருத்து பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகத்திடம் இருக்கிறது.

எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களது பணியாளருக்குத் தவறாமல் தைத்த சீருடைகளும் மிதியடிகளும் வழங்குகின்றன.

ஐந்து வருடங்களுக்குமேல் பதவியிலிருக்கும் பணியாளருக்கு அவரது தேவையைப் பொறுத்து இலவசமாகக் கண்ணடிகள் பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. அவர்களது சேவையை பாராட்டும் வகையில் 10 வருடங்கள் பணி செய்த பணியாளருக்கு கைக்கடிகாரங்களும் பரிசளிக்கப் படுகின்றன. தங்களது பணியாளருக்கு இருக்குமிடம் தருவதற்கான ஒரு கூட்டுறவு வீடு கட்டும் சங்கத்தை இப்போக்குவரத்துக் கழகம் அமைத்திருக்கிறது.

எதிர்காலத்தில் பணியாளரின் நலனே அரசின் எண்ணத்தில் முதன்மையாக இடம் பெறும். பெரிய மற்றும் நல்ல வேலை நிலைமைகளையும், தொழிலாளர் கல்வியையும் கொடுப்பதோடல்லாமல் உட்பணி பயிற்சி கொடுப்பதற்கும், உரிய முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்படும். இதுதான் ஆயுட்கால ஊதிய திட்டத்துடன் தொடங்கப்பெற்ற அலுவல் திட்டம் தனது தர்க்கரீதியான முடிவை எட்டும்.

நடப்பு ஆண்டில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்து கழகம் ஆகியவற்றில் பெரிய வேலை நிறுத்தங்கள் நடந்தன. இந்த வேலை நிறுத்தங்கள் இலட்சக்கணக்கான பயணிகளுக்கு இடையூறு ஏற்படுத்தியது மட்டுமின்றி போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு சுமார் 95 இலட்ச ரூபாய் வரை இழப்பையும் ஏற்படுத்தின. வேலை நிறுத்தமென்பது தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு சட்ட ரீதியான ஆயுதமாக இருப்பினும், அவற்றை குறைந்த அளவிலே உபயோகிக்கவேண்டும். பயணம் செய்யும் மக்களைக் கருத்திற்கொண்டு வேலை நிறுத்தம் போன்ற தீவிர நடவடிக்கைகளை திடீர் என்று எடுப்பதற்கு முன் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களை பணியாளர்கள் கருத்திற் கொள்வார்கள் என்று நம்பப்படுகிறது.

பொது.

பேருந்துப் பணிகளை இயக்கும் பிரச்சினைகளில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அறிவுரை தருவதற்காக தமிழ்நாடு அரசுடமை ஆக்கப்பட்ட போக்குவரத்து கலந்தாராயும் குழுவை (Tamil Nadu Nationalised Transport consultative committee) அரசு திருத்தி அமைத்தது. இக்குழு, சம்பந்தப்பட்ட அரசு அதிகாரிகளை தவிர 12 சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்களையும் 3 சட்ட மேலவை உறுப்பினர்களையும் கொண்டதாகும்.

1978 மார்ச் 20

முதலமைச்சர் பொது நிவாரண நிதிக்கு தமிழ்நாட்டில் பல்வேறு பகுதிகளில் 1977 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் ஏற்பட்ட மழை, வெள்ளம், புயலைக் கருத்தில்கொண்டு ரூ. 11.89 இலட்சத்தை நன்கொடையாக நடப்பு வருடத்தில் இலாபத்தை ஈட்டிய சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் பொறியியற் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் அண்ணா போக்குவரத்து கழகம் ஆகிய இவைகள் வழங்கின.

அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மக்களுக்கு குறைந்த கட்டண செலவில் வசதிகளையும் அதே சமயத்தில் வியாபார நோக்கத்துடன் நிலைநிற்கக் கூடிய நிறுவனமாகவும் இருக்க வேண்டிய இரு நோக்கங்களையும் சரிசமன் செய்ய வேண்டியுள்ளது. இம் மாற்றத்தில் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் இந்நாட்டின் மேம்பட்ட எந்த மாநிலத்தையும் ஒப்பிடக் கூடிய நிலையில் உயர்ந்து உள்ளது.

நடப்பு ஆண்டில் எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி மேம்பாடு (Financial performance) பொதுவாக திருப்திகரமாகவே இருந்து வருகிறது. போக்குவரத்துப் பணியாளர்களின் ஒற்றுமையோடு இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்னும் சிறந்த முறையிலே தங்களது பணிகளை வரும் ஆண்டில் செவ்வனே தொடரும் என இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எதிர்பார்க்கின்றன.

பொறியியற் கழகங்கள்.

மத்திய அரசால் அறிவிக்கப்பட்ட ஐந்து லட்சம் பேருக்கான வேலை வாய்ப்புத் திட்டத்தைக் கருத்திற் கொண்டு, 1973-74, 1974-75 ஆண்டுகளில் ஐந்து பொறியியற் கழகங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. 31-12-1977 அன்று இந்த ஒவ்வொரு பொறியியற் கழகங்களிலும் பணிபுரிவோரின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு :—

(1) பல்லவன் பொறியியற் கழகம்	..	680
(2) மதுரை பாண்டியன் பொறியியற் கழகம்.		536
(3) சேரன் பொறியியற் கழகம்		710
(4) சோழன் பொறியியற் கழகம்		312
(5) அண்ணா பொறியியற் கழகம்		300

2,538

[1978 மார்ச் 20]

அவைகள் கீழ்க்கண்ட பணிகளைச் செய்கின்றன :—

- (அ) ஊர்திக்கான கூடு கட்டுதல்;
- (ஆ) பராமரிப்பும், பிரித்து ஆராய்தலும்;
- (இ) டயர் புதுப்பித்தல்;
- (ஈ) வாகனங்களைப் பராமரித்தல்;
- (உ) இரும்பில்லா உலோகக் கலவைகளை வார்ப்படம் செய்தல்;
- (எ) கழகங்களின் கட்டிடங்களுக்கு மின் கம்பி பொருத்துதல்;
- (ஏ) பெரிய அளவு பழுதுபார்க்கும் வேலைகள்;
- (ஐ) தடைக் கருவிகள் (Break drums) உற்பத்தி செய்தல் (சேரன் பொறியியற் கழகம்);
- (ஒ) எண்ணை சீர்படுத்துதல் (சேரன் பொறியியற் கழகம்);
- (ஓ) மோட்டார் துணைக் கருவிகள் உற்பத்தி செய்தல்;

இக் கழகங்களின் நிதி செயல் திறன் (நிகர இலாபம்/இழப்பு) இணைப்பு II-ல் தரப்பட்டிருக்கிறது.

சேரன் பொறியியற் கழகம் 1976-77 ஆம் நிதி ஆண்டில் 12 சதவீதம் பங்கு வீதத் தொகையான ரூ. 3 இலட்சத்தை வழங்கியிருக்கிறது.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகம்.

பொதுமக்களிடமிருந்தும் மற்றும் நிறுவனங்களிடமிருந்தும் வைப்புத்தொகை மற்றும் கடன் ஈட்டுப் பத்திர மூலமாக, அரசரிமை போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலதன செலவு திட்டங்களுக்கு போதிய நிதி வசதி அளித்திட 1975-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக்கழகம் நிறுவப்பட்டது. இக்கழகம் நிறுவப்பட்டு 2½ ஆண்டுகளுக்கு மேலாகிறது. இதுவரை இக்கழகம் ரூ. 600 இலட்சம் வைப்புத் தொகை பெறுவதற்கான ஏற்பாட்டில் ஈடுபட்டு, தற்போது ரூ. 500 லட்சம் நிகர வைப்புத் தொகையாக பெற்றுள்ளது. இது தவிர, ரூ. 70 இலட்சம் மதிப்புள்ள கடன் ஈட்டுப் பத்திரங்களையும் பெற்றுள்ளது. இக் கழகம் ரூ. 115 லட்சம் பங்கு மூலதனத்தில், தற்போது ரூ. 685 லட்சம் நிதி வசதி படைத்துள்ளது.

1978 மார்ச் 20]

2. 1978 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் வரை இக்கழகம் ரூ. 14,50 லட்சம் வரை கீழ்க்கண்டவாறு கடன் வசதி அளித்துள்ளது :—

ஆண்டு.	நேரடியாக தந்த கடன்.	பிறர் மூலமாக கடன் வசதி.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)

(ரூபாய் இலட்சத்தில்).

1975-76	..	1,49.00	1,65.00	3,14.00
1976-77	..	5,35.55	70.00	6,05.55
1977-78	..	5,31.33	..	5,31.33
மொத்தம்	..	12,15.88	2,35.00	14,50.88

3. இப்படி ரூ. 14.50 லட்சம் வரை கடன் வழங்கியும் பிறரிடம் கடனுக்கு ஏற்பாடு செய்தும் தந்ததால், போக்கு வரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சுமார் 900 அதிகமாகி, அதன் மூலம் 7,000-க்கு மேற்பட்டவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு ஏற்பட்டுள்ளது.

4. மேற்கண்டவாறு புறநகர் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நிதி உதவி அளித்ததோடு நில்லாமல், இக்கழகம் விரிவுபடுத்தப்பட்ட சென்னை பெருநகரின் நன்மையைக் கருதி பஸ்வன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெரு நகர்) மேலும், சுமார் 550 பேருந்துகள் வாங்குவதற்கு உலக நாடுகள் வளர்ச்சி நிறுவனத்துடன் இணைந்து உதவியது. மேற்படி திட்டத்திற்கு தேவையான ரூ. 12,18 லட்சம் தொகையில், இக்கழகம் தன்னுடைய நிதி வசதியிலிருந்தும், மற்றும் பிற நிறுவனங்களின் மூலமாக சுமார் ரூ. 5,60 லட்சம் தர இருக்கிறது. இத்திட்டத்திற்கு பிற நிறுவனங்களின் மூலமாக மீதியுள்ள தொகை கடனாக பெற்றுதரப்படும்.

இத்தொகையில் இக்கழகத்தின் பங்கு 1977-78-ம் ஆண்டு ரூ. 70 லட்சமாகவும், மற்றும் 1978-79-ம் ஆண்டு ரூ. 1,20 லட்சமாகவும் இருக்கும்.

5. நாள்தோறும் சுமார் 40 லட்சம் பேர் பயணம் செய்கின்ற அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் வளர்ச்சிக் காக, இக்கழகம் இந்த அளவு நிதி வசதி அளித்து உள்ளது. வருகின்ற 1978-79 ஆம் ஆண்டு மேலும் அதிக நிதி வசதி அளித்திடும். அது ரூ. 6.50 லட்சமாக இருக்கும்.

தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம்.

தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம், 1975 ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் தமிழ்நாட்டில் சாமான்களையும் அவசிய பண்டங்களையும் கொண்டு செல்ல, 1974-75-ஆம் ஆண்டிற்கான வேலை வாய்ப்பு வளர்ச்சி திட்டத்தினையொட்டி, 1956-ம் ஆண்டு கம்பெனிகள் சட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப் பட்டது. இதன் பங்கு மூலதனம் ரூ. 40 லட்சம்.

2. ஆரம்ப காலத்தில் முன்னாள் இராணுவத்தினருக்கு வேலை வாய்ப்பளிப்பதும், முக்கியமாக தமிழ்நாடு நுகர் பொருள் வழங்கும் கழகத்திற்குத் தேவையான பொருட்களை ஏற்றிச் செல்வதும், இதற்காக 100 சரக்குப் பேருந்துகளை வைத்துக் கொள்வதும் இக்கழகத்தின் நோக்கங்களாக இருந்தன. தற்பொழுது இக்கழகத்திடம் 68 சரக்குப் பேருந்துகள் உள்ளன. மொத்தம் 255 நபர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர்களில் 188 நபர்கள் முன்னாள் இராணுவத்தினராவார்கள்.

3. இக்கழகம் தொடக்கக் காலத்தில், தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வழங்கும் கழகத்திற்கும், தமிழ்நாடு பால்வள நிறுவனத்திற்கும் பணியாற்றி வந்தது. தற்பொழுது இந்திய உணவு கழகத்தினரின் உணவுதானிய நடமாட்டத்திற்கான சரக்கு ஏற்றும இறக்கும் பணிகளையும், தமிழ்நாடு இரும்புக் கழகத்தினருக்கான இரும்புப் போக்குவரத்துப் பணியினையும் இக்கழகம் மொத்த அளவில் மேற்கொண்டுள்ளது. 1977 ம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்கள் 19-ம் நாளிலிருந்து இக்கழகம் தமிழ்நாட்டிலுள்ள 89 முக்கிய எல்லா இடங்களையும் உள்ளடக்கி கூட்டுப் போக்குவரத்தினையும் துவங்கியுள்ளது. இதன் மூலம், அரசு அச்சகங்களிலிருந்து பல்வேறு அலுவலகங்களுக்கு அனுப்பப்படும் எழுது பொருள் மற்றும் பண்டங்கள் எடுத்துச் செல்லும் பணி நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. முக்கிய வியாபாரங்கள் உள்ள அதிக இடங்களில் சார்பு அலுவலர்களை நியமிப்பதுபற்றிய கேள்வி அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

4. இக்கழகம் தற்பொழுது நடத்தத்தில் இயங்கி வருகின்றது. இக்கழகத்திற்கென சென்னையில் ஒரு முறையான தொழிற்கூடம் கட்டுவதற்கான கருத்து அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது. பராமரிப்பு வசதிகள் அபிவிருத்தி செய்யப்படும் நிலையினாலும், சரக்கெடுத்துச் செல்லும் போக்குவரத்துப் பணியினை பொதுமக்களுடைய கவனத்திற்கு பரந்த அளவில் கொண்டு வருவதனாலும், அரசு உற்பத்திப் பிரிவுகள் இக்கழகத்தினை மேலும் அதிகபட்ச அளவில் பயன்படுத்த முன்வரும் நிலையினாலும், இக்கழகம் போக்கிலிருந்து திரும்பி, நல்ல இலாபம் தரக்கூடிய அண்டை மாறுவதற்கு வாய்ப்புகள் உள்ளன.

1978 மார்ச் 20]

சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்.

எந்த ஒரு நிறுவனத்திற்கும் அதனுடைய முன்னேற்றத்திற்காக அதனுடைய நிர்வாகிகளுக்கு காலமுறை நிர்வாக பயிற்சியும் ஆராய்ச்சி மற்றும் வளர்ச்சிக்கான சாத்தியக் கூறுகள் தேவை. இந்த அடிப்படை நோக்கத்தின்கீழ், 1976-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் துவக்கப்பட்டது. அந் நிறுவனத்தின் முக்கிய குறிக்கோள்களாவன:—

(1) சாலைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அந்நிறுவனங்களின் தொழில் நுட்ப வளர்ச்சி, போக்குவரவு, நிர்வாகம் மற்றும் கணக்கு ஆகிய பிரிவுகளில் பயிற்சி அளிப்பது ;

(2) சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் திறமையாக செயல்பட சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையில் நடைமுறை மற்றும் விஞ்ஞான ரீதியாக ஆராய்வது ;

(3) சாலைப் போக்குவரத்தில் தற்கால முன்னேற்றங்கள் பற்றியும் அவைகளின் தற்போதைய பிரச்சினைகள் பற்றியும் விவாதித்து அறிந்துகொள்ள கருத்தரங்குகளும், மாநாடுகளும் நடத்துவது ;

(4) மாநில போக்குவரத்து நிறுவனங்களுடன் கலந்து தக்க ஆலோசனை கூறுவது ;

(5) மாநில போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் வாங்கிய பல்வகை உபரி உறுப்புகளின் தன்மைகளை பரிசோதித்து தருதல் ;

(6) போக்குவரத்து நடைமுறை நூல் (Transport Manual) தயாரித்தலும், மற்றும் திட்டமிட்ட அளவு மற்றும் தேவையான வரையறைகளை நிர்ணயித்தலும் ;

(7) போக்குவரத்து கழகங்களுக்குத் தேவையான தொலைநோக்குத் திட்டங்களை தயாரித்தல்.

1977-78 ஆம் ஆண்டு, போக்குவரத்து அதிகாரிகள், தொழில் நுட்ப அதிகாரிகள், பணி பிரிவு அதிகாரிகள், கிளை மேலாளர்கள், உதவி கிளை மேலாளர்கள், கட்டிடப் பொறியாளர்கள், மற்றும் இளநிலை உதவியாளர்கள் பொறியாளர்கள் ஆகியோருக்காக பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டது.

இந்நிறுவனம் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்ட பேருந்து தடங்களைப் பற்றி பல்லவன் போக்குவரத்து (விரைவு) நிறுவனத்திற்கு தக்க ஆலோசனை கூறி அந் நிறுவனம் நெடுந்தூரப் போக்குவரத்து தடங்களில் பேருந்துகள்

[1978 மார்ச் 20]

விட பரிந்துரை செய்தது. இந்நிறுவனம் செய்துள்ள பல குறிப்பிட்ட காரியங்களில் இந்திய தொழில் நுட்ப கழகத்துடன் (I. I. T.) கலந்து பேருந்துகளிலிருந்து வெளியாகும் புகையினை கட்டுப்படுத்தும் வகைக்கான தொழிற்கூடம் ஒன்றை நிறுவியது ஒன்றாகும். அத் தொழிற்கூடத்திற்குத் தொடர்புள்ள கண்காட்சி ஒன்றிலேயும் நடத்தியது. அக் கண்காட்சியில் பல சிறப்பு பெற்ற மோட்டார் வாகன உதிரி உறுப்பு உற்பத்தியாளர்கள் கலந்து கொண்டனர். ஐ.சி. எஞ்சின் (I.C. Engine) மற்றும் என்னை எரி பொருளாவது குறித்து தேசிய மாநாடு ஒன்றினையும் பேருந்துகளுக்குத் தேவையான உதிரி பாகங்களைக் குறைத்து உபயோகப்படுத்துவது குறித்து கருத்தரங்கு ஒன்றினையும் இந்நிறுவனம் நடத்தியது. மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் பணிபுரியும் அதிகாரிகளுக்கு உதவுகின்ற வகையிலே நூல் நிலையச் செய்திக் கதிர் ஒன்றை காலமுறையாக வெளியிட்டது.

போக்குவரத்து நிறுவனம் வெற்றிகரமாக இயங்க மிக முக்கியமானவர் சிறந்த பேருந்து ஓட்டுநர் என்பது நாங்கள் அறிந்த உண்மை. பொது மக்களிடமிருந்து ஓட்டுநர்களுடைய பழக்க வழக்கங்களைப் பற்றிய புகார்கள் முடிவில்லாமல் வந்த வண்ணம் இருந்தன. அவர்கள் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்றும், அவர்களைக் கட்டுப்படுத்தவும், ஒழுக்கமாக இருத்தல் பற்றியும் நிறைய ஆலோசனைகள் கூறப்பட்டன. இக் குறைகளுக்குக் காரணம் அவர்களுக்கு அளிக்கப்படும் பயிற்சியில் கோளாறு இருப்பதாக அரசு நம்புகிறது. அவர்கள் இவற்றினை சரக்கு போக்குவரத்து மற்றும் பார வண்டி ஓட்டுநர்களிடமிருந்து கற்றுக் கொண்டனர். ஓட்டுநர்கள் தங்களின் கடுமையான உழைப்பினால் தொய்வு அடைந்து சமூக நலனுக்கு பொறுப்பில்லாத லாதவராகி விடுகிறார். நாங்கள் ஆரம்ப நிலையிலிருந்தே ஓட்டுநர்களுக்குச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தில் விஞ்ஞான ரீதியாகவும், முறையாகவும், உபயோகமான முறையில் பயிற்றுவிக்கவும் சமூக நலனை கருத்தில் கொண்டு நல்ல முறையில் பேருந்துகளை ஓட்டுவிக்கவும் முடிவு எடுத்துள்ளோம்.

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 1974-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்களில் தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்காக தமிழ்நாட்டிலுள்ள அனல்மின் நிலையங்களுக்கு கல்கத்தாவிலிருந்து சென்னைக்கு நிலக்கரி எடுத்து வரும் பணிக்காக அமைக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு மின் வாரியம் ஒப்பணிக்காக, 1975-ம் ஆண்டு, செப்டம்பர் திங்கள் 8-ஆம் நாளில், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்துடன் ஒரு ஐந்தாண்டுக் கால ஒப்பந்தம் ஒன்றினை செய்து கொண்டது. அவ்வொப்பந்தத்தின் அடிப்படையின் பேரில், நிலக்கரி ஏற்றி வரும் பணி, 1976 சூன் திங்கள் வரை மேற்கொள்ளப்பட்டது. 1975 மார்ச் மாதத்திலிருந்து 1976 சூன் வரை

1978 மார்ச் 20]

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கப்பல்கள் தமிழ்நாடு மின்வாரிய உபயோகத்திற்காக பயன்படுத்தப்பட்ட கால அளவில், சுமார் 1,15,000 மெட்ரிக் டன்கள் நிலக்கரி சென்னைக்கு எடுத்து வரப்பட்டது.

2. ஜூன் 1976-க்குப் பின்னர் புயலின் காரணமாக. இரயில் போக்குவரத்து பாதிப்பு ஏற்பட்டதின் காரணமாக, 1977 ஆகஸ்டு விருந்து அக்டோபர் முடிய 30,000 டன்கள் நிலக்கரி தற்காலிகமாக பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கப்பல்கள் மூலம் கொண்டுவரப்பட்டது. இது தவிர ஜூன் 1976-க்குப் பின்னர் இரயில் பெட்டிகள் கிடைப்பதில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றத்தின் காரணமாகவும், மகாராஷ்டிரா மாலநிலத்திலுள்ள சந்தா நிலக்கரிச் சுரங்கங்களிடமிருந்துதான் தமிழ்நாடு மின்சார வாரியம் நிலக்கரி பெற வேண்டும் என்ற மைய அரசின் ஏற்பாட்டினாலும், கல்கத்தாவிலிருந்து, தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்காக கடல் மார்க்கமாக நிலக்கரி எதுவும் கொண்டு வரப்படவில்லை. சமீபத்தில் மத்திய எரிபொருள் ஆராய்ச்சிக் கழகத்தினர், பேசின் பிரிட்ட்ஜ் அனல் மின் நிலையத்திலுள்ள ஊது உலைக்கு மகாராஷ்டிரா மாநிலத்திலுள்ள சந்தாவில் கிடைக்கும் நிலக்கரி ஏற்றவையல்ல என்று தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்குக் கருத்து தெரிவித்துள்ளனர். இதனையொட்டி, தமிழ்நாடு மின்வாரியம், மத்திய அரசின் நிலக்கரித் துறைக்கும், பம்பாயிலுள்ள கப்பல் போக்குவரத்துத் தலைமை இயக்குநருக்கும் இரயில் மற்றும் கடல் மார்க்கமாக வங்காளம், பீகார் நிலக்கரியைக் கொண்டு வரும் பணியை மீண்டும் தொடங்கக் கோரியும், இதற்காக பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கப்பல்களை பயன்படுத்தக் கோரியும் வேண்டுகோள்கள் விடுத்துள்ளது. தமிழ்நாடு மின்வாரியம், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கப்பல்களான தமிழ் அண்ணாவையும், தமிழ்ப் பெரியாரையும் பயன்படுத்தாத நிலையில் இக்கப்பல்கள் இரயில்வேக்கான நிலக்கரியை எடுத்துவரப் பயன்படுத்தப்பட்டன. கரையோர கப்பல் கட்டண விகிதங்கள் குறைவாக இருந்த காரணத்தால், மேற்சொன்ன வகையில், கழகத்திற்கு நட்டமேற்பட்டது. 1976-77இல் தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்கென, 20,512 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியும் (ஜூன் 1976 வரை) இரயில்வேக்கான, 20,254 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியும், இந்துஸ்தான் பெட்ரோலிய நிறுவனத்திற்காக பங்களா தேஷிலிருந்து 3,365 டன் அஸ்பால்டும், 6,040 மெட்ரிக் டன் உப்பும், 193 மெட்ரிக் டன் எடை அளவிற்கு ஏனைய பிற பொருள்களையும் எடுத்து வந்தன. இக்கப்பல்கள் 1977-78ஆம் ஆண்டு இறுதி வரை, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கப்பல்கள் தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்கென 31,449 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியும். இந்திய ரயில்வேக்காக, 30,280 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியும், தனியார் தொழிற்சாலைகளுக்கென 12,110 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியும் எடுத்து வந்தன. தமிழ் அண்ணா கப்பல் 6,298 மெட்ரிக் டன் உப்பும் எடுத்துவர 24 நாட்களுக்கு ஒப்பந்த அடிப்படையில் வாடகைக்கும் கொடுக்கப்பட்டது. மேற்கூறிய

[1978 மார்ச் 20]

கரையோர வாணிபம் தவிர, தமிழ்ப் பெரியார் கப்பல் இந்திய தாது மற்றும் உலோக வணிகக் கழகத்திற்கென, 9,941 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியை இலங்கைக்கும் எடுத்துச் சென்றது.

1976-77ஆம் ஆண்டு தமிழ்ப் பெரியார் கப்பல் விசாகப் பட்டினம் இந்துஸ்தான் கப்பல் கட்டும் தொழில் கூடத்தில் 62 இலட்ச ரூபாய் செலவில் சிறப்பு மதிப்பீட்டாய்வு செய்து பழுது பார்க்கப்பட்டது. தமிழ் அண்ணா கப்பல் 1978ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் சிறப்பு மதிப்பீட்டாய்வு செய்து பழுது பார்க்கப்பட வேண்டும்.

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் செயல்பட்டு வரும் நிலைமையை, இந்தியக் கப்பல் நிறுவனங்களில் மத்திய அரசு இயக்குநர் ஆய்வு செய்து, கழகத்தை நல்ல முறையில் வளர்ச்சி அடையச் செய்வதற்கான அடிப்படைக் கட்டமைப்பு உள்ளதென்றும், கழகம் விரிவுபடுத்தப்பட வேண்டுமானால், அதற்கான முடிவை, விரைவில் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றும், கருத்துத் தெரிவித்துள்ளார். தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்கென ஹால்டி யாவிலிருந்து தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு நிலக்கரி எடுத்து வரும் பணிக்கு, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத் தின் கப்பல்களைப் பயன்படுத்தும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனை யிலிருந்து வருகிறது.

மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனம்.

தமிழக அரசின் சுமார் 6,000 மோட்டார் வாகனங்களை நன் நிலையில் பேணிப் பராமரிக்கும் பொறுப்பை மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனம் ஏற்றுள்ளது. இந்நிறுவனத்தின் பணிக் களரிகள் (workshops) அரசு வண்டிகள் எல்லாவற்றையும் முழு அளவில் பராமரிக்க இயலாத நிலையில் இருக்கின்ற காரணத் தால், குறிப்பிட்ட விதி முறைகளின் கீழ் 39 தனியார் பணிக்களரி னுக்கு பழுது பார்க்க அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்னைப் பட்டினப்பாக்கத்தின் அருகில் எல்லா வசதிக ளுடன் கூடிய புதித தலைமைச் செயலக சர்வீஸ் நிலையம் ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

மேலும் நாகர்கோவில், திருச்சிராப்பள்ளி, காஞ்சிபுரம் மற்றும் கோயம்புத்தூர் ஆகிய நான்கு இடங்களில் முதல்தரப் பணிக்களரி கள் ஏற்படுத்த செயற்குறிப்பு உள்ளது. இந்நான்கு இடங்களி லும் பணிக்களரிகளுக்கான கட்டிடப் பணிகள் ஏற்கனவே முடிக்கப் பட்டுவிட்டன.

1977ஆம் ஆண்டு பில்வேறு வகைப்படும் கிட்டத்தட்ட 15,000 பழுதுப் பணிகளை இந்நிறுவனம் செய்து முடித்தது.

1978 மார்ச் 20]

1977 ஆம் ஆண்டில் மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனத்தைச் சார்ந்த மத்தியக் கொள்முதல் மற்றும் பண்டகசாலை, ரூபாய் 25 இலட்சம் பெறுமானமுள்ள உதிரிச் சாமான்கள், சார்புப் பொருட்கள் ஆகியவற்றை மொத்தமாகக் கொள்முதல் செய்து பணிக்களரிகளுக்கும் இதர துறைகளுக்கும் வழங்கியது.

மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனத்திலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு காலணிகள், சீருடைகள், சோப்பு, துப்புரவுத் துணிகள் போன்றவை இலவசமாகக் கொடுக்கப்படுகின்றன. மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனத்தின் எல்லாப் பணியாளர்களையும் 1960ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு தளர்த்தப்பட்ட ஓய்வு ஊதியத் திட்டத்தின் கீழ்க் கொண்டுள்ள இவ்வரசு சமீபத்தில் ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

சி. பொன்னையன்,

போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.



இணைப்பு.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி நிலை.

கழகத்தின் பெயர்.

(1)	1976-77		31-3-1977		1977-78	
	ஆண்டில் ஆதாயம் (+) இழப்பு (-)		கணக்குப்படி திரண்ட ஆதாயம் (+) இழப்பு (-)		கணக்குப்படி திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடுகள்*	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெருநகர் பிரிவு). (விரைவுப் பிரிவு)	(—) 0.40 (—) 7.29	(—) 5,42.56 (—) 1,35.39	(—) 13.16 (+) 2.10			
(புறநகர்ப் பிரிவு)	(—) 40.21	(—) 1,13.72	(—) 39.08			
2. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம்	(+) 85.40	(+) 19.98	(+) 1,30.66			
3. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம்	(+) 49.48	() 80.37	(+) 75.86			
4. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம்	(—) 13.39	(—) 1,43.15	(+) 15.00			
5. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம்	(+) 3.83	(—) 20.95	(+) 23.32			
6. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம்	(+) 17.67	(—) 1,23.17	(+) 85.00			
7. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்	(—) 48.56	(—) 1,47.31	(+) 0.18			
மொத்தம்	(+) 46.53	(—) 11,25.90	(+) ,79.88			

* வருமான வரி செலுத்துமுன்.

கழகத்தின் பெயர்.

1976-77

31-3-1977

1977-78

ஆண்டில்

கணக்குப்படி

கணக்குப்படி

ஆதாயம் (+)

திரண்ட

தற்காலிகமான

இழப்பு (-)

ஆதாயம் (+)

ஆதாயம் (+)

இழப்பு (-).

இழப்பு* (-)

(1)

(2)

(3)

(4)

(ரூபாய் இலட்சத்தில்).

1. பல்லவன் பொறியியற் கழகம்	(+)	0.14	(—)	0.18	(—)	0.31
2. மதுரை பாண்டியன் பொறியியற் கழகம்	(+)	3.61	(—)	2.61	(+)	18.37
3. சேரன் பொறியியற் கழகம்	(+)	15.95	()	20.19	(+)	16.27
4. சோழன் பொறியியற் கழகம்	(+)	0.20	()	0.13	(+)	3.19
5. அண்ணா பொறியியற் கழகம்	(+)	0.18	(—)	4.08	(+)	5.26
மொத்தம்	(+)	20.8	()	13.45	(+)	42.78

* வருமான வரி செலுத்துமுன்.

